X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 19)**

z dnia 8 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 19)

8 maja 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat rozwoju turystyki na śródlądowych drogach wodnych (diagnoza, stan obecny, potencjał, bariery i ograniczenia, konieczne działania legislacyjne i infrastrukturalne, potencjalne źródła finansowania);

– informację na temat realizacji programu „Wolińska Pętla Żeglarska”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Borys** sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mateusz Balcerowicz** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie ds. Ochrony przed Powodzią i Suszą wraz ze współpracownikami, **Ewa Grzybowska** burmistrz Wolina, **Mateusz Bobek** burmistrz Międzyzdrojów, **Zbigniew Jagniątkowski** prezes zarządu Związku Portów i Przystani Jachtowych Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, członek zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego wraz ze współpracownikiem, **Jarosław Bazylko** wiceprezes Polskiego Związku Żeglarskiego ds. żeglarstwa amatorskiego wraz ze współpracownikiem, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Sławomir Szwaja** prezes zarządu Marina Kamień Pomorski oraz **Jarosław Tarnowski** prezes zarządu Spółki Przystań Morska Wolin.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Soroka i Cezary Gradowski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dzisiaj mamy dwa punkty w porządku obrad. Zaczniemy od rozpatrzenia informacji na temat rozwoju turystyki na śródlądowych drogach wodnych (diagnoza, stan obecny, potencjał, bariery i ograniczenia, konieczne działania legislacyjne i infrastrukturalne, potencjalne źródła finansowania). O rozpoczęcie poproszę pana ministra Piotra Borysa z ministerstwa sportu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Piotr Borys:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ogromnie dziękujemy również za przygotowanie tego tematu, który jest dla nas niezwykle ważny, związany akurat w naszym obszarze działania z częścią z jednej strony sportową, z drugiej strony oczywiście z częścią turystyczną. I akurat tutaj w części turystyki wodnej i części związanej ze szlakami wodnymi krzyżują się kwestie i sportowe, i turystyczne. Zacznę może od kwestii turystycznych.

Po pierwsze, rozpoczynamy tworzenie strategii rozwoju turystyki w Polsce, gdzie będziemy chcieli także całą część turystyki wodnej mocno umieścić w strategii rozwojowej. Uważamy, że to jest ogromny potencjał do tego, aby był lepiej zarządzany, lepiej skoordynowany i aby był działalnością skojarzoną, także międzyresortową. W sposób naturalny turystyka wodna jest domeną kilku regionów w Polsce i przynosi spore dochody. Chciałem państwu powiedzieć, że łącznie turystyka w Polsce generuje obecnie 5,2% PKB. Dla porównania mamy około 2% PKB w rolnictwie, więc każdy rozwój infrastruktury, każdy rozwój promocji wpływa na to, abyśmy rozwijali polską gospodarkę, ale także dawali jak najwięcej możliwości spędzenia wolnego czasu naszym rodakom. Plus tak naprawdę, co jest drugim naszym celem, poza tym, aby konsumpcja turystyki w Polsce była w jak największym stopniu domeną naszych produktów turystycznych, marek

turystycznych, aby Polacy chcieli spędzać czas w Polsce, drugim naszym celem jest to, aby sprowadzić jak najwięcej turystów zagranicznych do Polski, bo to leży w naszym interesie. Cała część turystyki wodnej krzyżuje się w sposób nieodzowny z innymi rodzajami turystyki. Bardzo często z ekoturystyką, z częścią turystyki pieszej, z częścią turystyki miejskiej, w zależności od tego, o których miejscach i akwenach wodnych mówimy.

Co do pewnego potencjału, chciałbym przekazać państwu kilka liczb, które zobrazują i umiejscowią przestrzeń związaną z turystyką. Otóż po pierwsze, według danych, które udało się nam zebrać, w Polsce mamy 3768 km dróg wodnych, z czego ponad 2500 km stanowią rzeki żeglowne, 656 km skanalizowane odcinki dróg rzecznych, 335 km same kanały, 255 km jeziora żeglowne – to wynika z naszych danych, z naszej statystyki. Jeżeli chodzi o drogi wodne znaczenia międzynarodowego, mamy łącznie z tej puli 5,5%, 206 km, pozostała część dróg wodnych to są odpowiednio… mają znaczenie regionalne klasy I, II i III o łącznej długości 3500 km.

Co do ruchu turystycznego, jeżeli chodzi o kwestię żeglugi śródlądowej, w roku 2022 w wyniku sprawdzenia części rejestracyjnej funkcjonowało w Polsce 116 statków pasażerskich, które łącznie przewiozły ponad 1,1 mln turystów-pasażerów. Jeżeli chodzi o kwestię infrastruktury, to ona się rozwija bardzo intensywnie, co widzimy gołym okiem i obserwujemy, ewidencjonujemy. Ona ma ogromny poziom rozwojowy i w podstawowych kategoriach infrastruktury żeglarskiej są to mariny, porty jachtowe, przystanie żeglarskie. Obecnie w Polsce mamy 171 marin żeglarskich i portów jachtowych, w tym 54 na Pojezierzu Mazurskim, 19 nad Bałtykiem oraz 1236 przystani jachtowych. Tak wygląda mniej więcej statystyka tej infrastruktury, do której mieliśmy dostęp i którą na potrzeby Komisji zebraliśmy. Dodatkowo chciałbym powiedzieć, jeżeli chodzi o kwestię organizacji żeglarstwa w Polsce, mamy 397 klubów żeglarskich zrzeszonych w Polskim Związku Żeglarskim, 6 klubów żeglarskich poza związkiem i 62 harcerskie kluby żeglarskie.

Jeżeli chodzi o kwestię całego rynku turystyki śródlądowej, podstawowymi elementami składkowymi, które wpływają na potencjał turystyczny, są wspomniane wcześniej statki żeglugi pasażerskiej, jachty, warki osobowe, łodzie żeglowne, kajaki, łodzie wiosłowe, patrząc na poszczególne kategorie. Macie państwo przekazane przez nas wszystkie informacje szczegółowe, nie będę więc ich bardzo precyzyjnie omawiał. Ale z takich danych, które też pokazują pewien obraz i skalę, szacuje się, że w Polsce mamy około 60 tys. jachtów, z czego 10 tys. stacjonuje na Mazurach, oraz ponad 100 jachtów z certyfikatem do rejsów oceanicznych. Kolejny element ciekawy statystycznie to jest kwestia tego, co wykonujemy we współpracy z Polskim Związkiem Kajakowym. Otóż to są szlaki kajakowe i według wstępnych obliczeń mamy około 1 tys. km szlaków kajakowych – to są dane gusowskie. Według części badaczy, m.in. jednego z profesorów, w Polsce jest 213 szlaków wodnych, których długość wynosi 15 tys. km, więc ta rozbieżność co do istniejących szlaków nie jest do końca udokumentowana. Każdy spływ kajakowy wytycza często nowy szlak i to są rzeczy nie do końca udokumentowane, ale niezmiernie szybko i dobrze rozwija się turystyka spływów kajakowych, która jest zresztą bardzo ciekawie finansowana. Istnieją specjalne aplikacje, także ze strony ministerstwa turystyki w poprzednich latach, i jesteśmy niezmiernie zadowoleni z tych projektów miękkich, popularyzacji kajakarstwa w Polsce poprzez element turystyczny, który wykonuje polski związek i fundacja. To są bardzo ciekawe rzeczy i dosyć innowacyjne.

Kwestie związane z turystyką wodną w moim aspekcie działania – myślę, że o kluczowych rzeczach opowie pan minister Arkadiusz Marchewka – ale my funkcjonujemy w oprzyrządowaniu trzech ustaw i jednego rozporządzenia: ustawy o żegludze śródlądowej z 2000 r., ustawy – Prawo ochrony środowiska, która się na to nakłada, i rozporządzenia ministra środowiska w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. Są to nas podstawowe akty prawne w tej części.

Co do tego ogromnego aspektu potencjału turystycznego mamy, szanowni państwo, w Polsce marki turystyczne, produkty regionalne i kiedy patrzymy na ten wielki potencjał turystyki wodnej i tego wszystkiego, co możemy ulokować na akwenach wodnych, w sposób naturalny tworzą się atrakcje turystyczne podzielone wokół pojezierzy. I jeżeli

spojrzymy na mapę – bo trzeba spojrzeć na to nie tylko pod kątem własnego zainteresowania czy pewnych regionalizmów, ale jednak na całą Polskę – to mamy co pokazać i mamy co wypromować. Ten aspekt dotyczący promocji turystycznej będzie dla nas niezwykle ważny, bo jesteśmy na początku i myślę, że to będzie także okazja do tego, aby podzielić się wynikami badań. Jesteśmy w dosyć zaawansowanych rozmowach z podmiotami, które są w stanie nam wskazać bardzo precyzyjnie, jacy klienci, skąd i w jakiej skali zostawili pieniądze w poszczególnych miejscach, które generują rozwój turystyki. Prowadzimy to poprzez działania i współpracę z dwoma głównymi operatorami kart: Mastercard oraz Visa. Jeżeli turysta pojawia się w jakiejś marinie i zostawia jakikolwiek ślad finansowy, robiąc zakupy, korzystając z jakiejś gastronomii na miejscu, płacąc za wypożyczenie na przykład sprzętu, jesteśmy w stanie bardzo precyzyjnie określić, jaki potencjał, także finansowy, pozostawiany jest przez turystów w turystyce śródlądowej w jakich działach, w jakich miejscach, jakie jest nasilenie ilościowe. Docelowo – i tu tylko pewien zwiastun chciałbym państwu dać, który przyda się nam w różnych aspektach omawianych tematów – naszym pomysłem i projektem jest to, żeby zintegrować wszystkie dostępne dane w czasie rzeczywistym, ale także w części historycznej, które wskażą nam, po pierwsze, skąd przyjechał turysta zarówno polski, jak i zagraniczny, ile zostawił pieniędzy w jakich określonych rodzajach wydatków, a następnie w jaki sposób migrował pomiędzy różnymi atrakcjami. I tu wchodzą już telekomy z całym systemem informacji. Te zintegrowane dane w kilku państwach europejskich funkcjonują i wokół dwóch największych aglomeracji – paryskiej i londyńskiej. Część miast korzysta nawet z wycinkowych informacji. My chcemy stworzyć system narodowy, który pozwoliłby nam na to, aby w każdej kategorii rozwoju turystyki czy w ogóle jakiejś gałęzi określić sobie dokładnie, bardzo precyzyjnie, jak wygląda rzeczywistość rynkowa, ilościowa, finansowa. I myślę, że tymi danymi już w przyszłym roku będziemy mogli się podzielić, zakładając, że ten system nam wyjdzie. Myślę, że wtedy nie będzie trzeba posiłkować się jakimiś ogólnymi danymi statystycznymi, tylko bardzo precyzyjnie wejść na przykład w dane pojezierze i powiedzieć, jak wyglądała migracja klientów po ruchu telekomów i ile ci klienci zostawili środków finansowych. Bardzo ciekawe narzędzie badawcze, które pozwoli nam dużo lepiej i precyzyjniej budować modele pod promocję turystyki, a także elementy infrastruktury albo na przykład rozpraszać ruch turystyczny tam, gdzie w pewnych momentach jest on za duży i kumuluje się w określonych miejscach. Mówię o przyszłości, ale nie możemy o tych sprawach zapominać.

I jeszcze co do najważniejszych naszych potencjałów wodnych, przyrodniczych i natury. Pojezierze Mazurskie, oczywiście z całą częścią Pojezierza Brodnickiego, olsztyńskiego, mrągowskiego, ełckiego, suwalskiego, Pojezierze Lubuskie z częścią Międzyrzecza, przede wszystkim Jeziora Łagowskiego, Pojezierze Gostynińsko-Włocławskie ze swoimi jeziorami to są dla nas kluczowe miejsca. Pojezierze Kaszubskie, Bory Tucholskie z całą częścią spływów kajakowych i jezior Pojezierza Kaszubskiego, Pojezierze Brodnickie, które też lokuje się jako duży potencjał. Dodatkowo prowadzimy kilka akcji informacyjnych, które wspólnie finansujemy, czyli m.in. akcja „Bezpieczna woda”, akcja „Lato z nurtem” oraz kilka konkursów, które wspierają turystykę aktywną i tam także mieszczą się części związane z turystyką wodną. Kilka podmiotów otrzymało od nas dofinansowanie w roku poprzednim i kilka otrzyma również w roku bieżącym – mamy na to 12,5 mln zł, także generalnie zawsze zachęcamy do tego, aby składać wnioski.

To są najważniejsze skrótowe informacje o tym, w jaki sposób widzimy turystykę wodną. Specjalnie nie przedstawiałem tej części pasa Morza Bałtyckiego, skupiając się głównie na turystyce śródlądowej. Myślę, że więcej informacji przekaże jeszcze pan minister Arkadiusz Marchewka. Jesteśmy do dyspozycji, otwarci na państwa sugestie, pytania. Zależy nam na tym, aby zintegrować całe środowisko, aby rozmawiać o turystyce wodnej wspólnie i szukać tych największych potencjałów. Chcielibyśmy także jako MSiT generować nowe przedsięwzięcia, tak jak wspomniany przeze mnie wcześniej system badań. Na to nakładają się jeszcze wszystkie te elementy, które są związane ze sportami wodnymi i tutaj chciałem powiedzieć, że zarówno Polski Związek Kajakarski, jak i Polski Związek Żeglarski otrzymały większe wsparcie nie tylko z uwagi na rok igrzysk olimpijskich, ale to jest cała część związana ze szkoleniem, a także z upowszechnieniem

sportu. To są nasi kluczowi partnerzy w rozwijaniu sportów wodnych zarówno poprzez centralne ośrodki sportu, jak i finansowanie zgrupowań kadry, kwestie szkoleniowe także i wszystkie te elementy, które mają za zadanie przede wszystkim upowszechnienie sportu wśród najmłodszych. I to jest ten aspekt, który później przekłada się również na turystykę. Polski przemysł w 95% eksportuje, więc naprawdę patrząc na to, jak rozwinęła się ta część gospodarki, można powiedzieć, że jesteśmy ogromnym eksporterem jachtów, oprzyrządowania. Zresztą widzimy to i w częściach ekonomicznych, i nawet jadąc w kierunku zachodu, jak dużo tych produktów, które powstają w Polsce, jest eksportowanych. To są naprawdę bardzo innowacyjne polskie firmy, ja miałem okazję wizytować jedną z nich na nomen omen Podkarpaciu, eksportującą jachty według najnowszych technologii. Dwaj bracia, przyjaciele, stworzyli naprawdę innowacyjną część produktową i teraz eksportują, a wcześniej pracowali kilkadziesiąt lat w stoczniach włoskich i wypracowali naprawdę unikatowy produkt, więc te rzeczy się rozwijają i także promują Polskę.

Tyle tytułem wstępu, jesteśmy do dyspozycji i na pewno uzupełnimy to jeszcze po wypowiedzi pana ministra Marchewki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Na nasze posiedzenie dotarł pan minister Marchewka – dzień dobry, panie ministrze. Poproszę pana ministra o informację w punkcie pierwszym, ale też z uwagi na częściowe pokrywanie się tematów proszę też od razu o informację w sprawie punktu drugiego, tj. rozpatrzenie informacji na temat realizacji programu „Wolińska Pętla Żeglarska". Przy okazji pragnę powitać panią burmistrz Ewę Grzybowską, która jest inicjatorką tejże inicjatywy. Dzień dobry, pani burmistrz. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, uzupełniając te informacje, które zostały przedstawione przez pana ministra Piotra Borysa, chciałbym powiedzieć o kilku najistotniejszych działaniach, które są realizowane, a jednocześnie poinformować, że informacje, które zostały przez MI przekazane państwu w formie pisemnej, te sprawy, które są szczegółowo opisane, pozwolę sobie uzupełnić ewentualnie o dodatkowe informacje, które wykraczają poza ten zakres.

Rozpocznę od spraw związanych ze statystyką. Chcę państwu powiedzieć, że według danych, które posiadamy – najświeższe pochodzą z końca 2022 r. – 116 statków pasażerskich i żeglugi śródlądowej przewiozło łącznie 1100 tys. osób. W skali całego roku ten wskaźnik wzrósł o 11,6%, co świadczy o znaczącym wzroście zainteresowania turystyką wodną w Polsce i o tym, że to jest jedno z ważnych wyzwań żeglugi śródlądowej. W tym kontekście chcę powiedzieć, że „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030", o którym rozmawialiśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji, też jest istotnym elementem tych prac. I z tego punktu widzenia chciałbym państwu powiedzieć o działaniach związanych z realizacją i wsparciem działań, które dotyczą rozwoju międzynarodowej drogi wodnej E70, czyli tej pomiędzy Antwerpią a Kłajpedą, przechodzącej w dużej części przez nasze polskie terytorium. I tutaj niezwykle ważna jest współpraca z samorządami jako partnerami lokalnymi w zakresie realizacji tych działań. Można więc powiedzieć, że wzmacniając rolę i pracę samorządów, a także wychodząc naprzeciw oczekiwaniom użytkowników dróg wodnych, planujemy i chcemy dążyć do zapewnienia środków na realizację zadań modernizacyjno-utrzymaniowych właśnie w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E70.

Chcę tu podkreślić, że występujące od lat zmiany klimatyczne, których głównym skutkiem jest odczuwalna dla rzek susza hydrologiczna, spowodowały powstanie w wielu miejscach wąskich gardeł, które często uniemożliwiają uprawianie szeroko rozumianej turystyki wodnej. Ale mimo to w 2023 r. na tej międzynarodowej drodze wodnej E70 zostało odnotowanych 12 tys. śluzowań, co jest całkiem niezłym wynikiem. Zatem ten polski odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70, który ma oczywiście wiele walorów krajoznawczych, historycznych, turystycznych, jest ogromnym wyzwaniem w kontekście występujących na jego obszarze, w całym przebiegu cennych obszarów przyrodniczych, zabytkowych obiektów. Niemniej jednak mimo to mamy nadzieję, że wspólnie

z partnerami, samorządami uda się wypracować działania, która pozwolą na aktywizację turystyczną tej drogi wodnej. Chcemy wypracować dokument, który będzie wskazywał działania dla przebiegu tej drogi, w odległości 640 km dróg wodnych i będzie wskazywał, obejmował zadania modernizacyjne na obiektach hydrotechnicznych. Chcę państwu powiedzieć, że aktualnie jesteśmy na etapie wypracowywania konkretnego stanowiska między MI, Wodami Polskimi oraz przedstawicielami samorządów pięciu województw, przez które ta droga przebiega, czyli warmińsko-mazurskiego, pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i lubuskiego, dotyczącego określenia konkretnego harmonogramu prac dla tych działań na międzynarodowej drodze wodnej E70. Planujemy w czerwcu podpisać z przedstawicielami, marszałkami pięciu województw list intencyjny w tej sprawie, który będzie dążył do realizacji tych działań. Zatem oprócz tych działań, które zostały opisane szczegółowo w materiałach, które państwo parlamentarzyści otrzymali, są też działania, nad którymi teraz właśnie pracujemy w kontekście międzynarodowej drogi wodnej.

Za chwilę przejdziemy do drugiego punktu, o którym pan przewodniczący wspomniał, natomiast chciałbym prosić, aby przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazali działania, które są realizowane na śródlądowych drogach wodnych przez Wody Polskie, dlatego że to są działania, które się pokrywają. Jest pan wiceprezes Mateusz Balcerowicz, który wraz z zespołem przedstawiłby te informacje, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, a my następnie przejdziemy do przekazania informacji o inicjatywie, która ma być realizowana w punkcie nr 2.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie ds. Ochrony przed Powodzią i Suszą Mateusz Balcerowicz:

Dziękuję, panie ministrze. Dzień dobry, szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, uzupełniając wypowiedź pana ministra w zakresie działania PGWWP, chcieliśmy wskazać na kilka istotnych kwestii.

Po pierwsze, zadania, które udało się dokończyć, były realizowane od 2021 r. na systemie Wielkich Jezior Mazurskich, więc tutaj zmodernizowano siedem kanałów, przebudowano Śluzę Guzianka 1, wybudowano Śluzę Guzianka 2 oraz przebudowano śluzę na stopniu wodnym w Karwiku, a także sam jaz. Łącznie wartość tych inwestycji wyniosła ponad 300 mln zł i były to inwestycje istotnie wpływające na turystykę wodną na Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Były to inwestycje wykonywane przez Wody Polskie we współpracy z samorządami terytorialnymi, za które bardzo serdecznie dziękujemy. Równocześnie w zakresie turystyki wodnej dwoma bardzo istotnymi zagadnieniami, które były i są obecnie realizowane, jest kwestia żeglugi nocnej oraz uruchomienia Wirtualnego Informatora Rzecznego, więc tu należy wskazać, że jeżeli chodzi o żeglugę nocną na śródlądowych drogach wodnych, to Wody Polskie na bieżąco przystosowują te drogi wodne do żeglugi całodobowej. Wymaga to oczywiście pewnego zaangażowania, wymaga zmiany oznakowania żeglugowego na całym odcinku. Znaki brzegowe i pływające muszą być pokryte m.in. folią odblaskową drugiej lub trzeciej generacji. W miejscach skomplikowanych nawigacyjnie lub szczególnie niebezpiecznych trzeba ustanowić znaki pływające i brzegowe, ale przede wszystkim trzeba przeprowadzić inspekcję tego oznakowania i dogadać się także z operatorami infrastruktury, która przebiega w poprzek tego szlaku po to, żeby przygotować tę infrastrukturę do tej żeglugi. Stąd też wymaga to także współpracy Wód Polskich z tymi operatorami, z gminami, z właścicielami tych urządzeń.

Natomiast żeglugę nocną uruchomiono dotychczas na Szczecińskim węźle wodnym, na Odrze na odcinku granicznym, na Wrocławskim węźle wodnym, na Kanale Ślesińskim, na Wiśle na odcinku w Krakowie, na Wiśle na odcinku w Warszawie. Chcielibyśmy, aby sukcesywnie kolejne odcinki były do tego przystosowywane, ale oczywiście te, na których takie zainteresowanie jest, bo nie wszędzie to zainteresowanie występuje i ze względów bezpieczeństwa też nie wszędzie powinno się odbywać. Wiemy, że jest zainteresowanie na miejskich odcinkach, choćby na miejskim odcinku Warty w Poznaniu czy na miejskim odcinku Brdy w Bydgoszczy, a także na Nogacie na odcinku malborskim, więc chcielibyśmy także tutaj taką współpracę prowadzić i sukcesywnie uruchamiać w miarę posiadanych środków żeglugę nocną.

Natomiast wymieniając oznakowanie żeglugowe, my nie czekamy na to, żeby wymieniać je na obecnie obowiązujące, tylko wymieniamy już na to przystosowane do tej żeglugi. Aktualnie przystosowane do żeglugi nocnej oznakowanie nawigacyjne jest na Kanale Augustowskim, na systemie Wielkich Jezior Mazurskich, na odcinkach Pętli Żuławskiej, na Kanale Gliwickim, Kanale Kędzierzyńskim i odcinkach Odrzańskiej Drogi Wodnej. To oczywiście nie oznacza, że tam może być żegluga nocna, to oznacza, że tylko oznakowanie zostało tam właściwie dostosowane, natomiast żeby ona się odbywała, to cały szlak musi być dostosowany do tej żeglugi. W związku z tym to wymaga jeszcze innych działań, ale w razie czego na takie zainteresowanie jesteśmy gotowi.

Natomiast w zakresie Wirtualnego Informatora Rzecznego należy wspomnieć o projekcie realizowanym z „Polski Cyfrowej". Ten projekt zakończył się w grudniu zeszłego roku i w jego wyniku powstał system informatyczny wraz z aplikacjami – aplikacją webową i mobilną. Mogę powiedzieć, że to zostało uruchomione i obecnie jest w fazie testowej, tzn. czekamy na wszelkie uwagi i spostrzeżenia użytkowników tego systemu. Do czego ten system służy? Z punktu widzenia użytkownika drogi wodnej pozwala na planowanie trasy rejsu, pozwala na wniesienie opłat żeglugowych w formie cyfrowej oraz powinien dostarczyć bieżących informacji o sytuacji na drodze wodnej. Powinien on być dostępny zarówno w wersji webowej, jak i w wersji aplikacji mobilnej. Wiemy, że w takiej fazie, w której obecnie się znajdujemy, w fazie niemowlęcej ten system posiada jakieś błędy, w związku z tym prosimy o ich zgłaszanie. Tym niemniej go uruchomiliśmy. Wody Polskie i pracownicy Wód Polskich działający choćby na śluzach są wyposażeni w odpowiedni sprzęt, który służy do pobierania opłat w wersji cyfrowej. To jest dość duża zmiana dla tych, którzy się orientują, jeżeli chodzi o cały system żeglugi turystycznej, i do tego oczywiście zachęcamy.

I ostatnia informacja, bo to także powinno wybrzmieć. W ramach działań prowadzonych przez Wody Polskie jest program planowanych inwestycji, który co roku jest aktualizowany. W tymże programie planowanych inwestycji są wszystkie inwestycje w zakresie gospodarki wodnej, w tym także inwestycje dotyczące żeglugi śródlądowej, w tym także inwestycje dotyczące turystycznego charakteru tej żeglugi, realizowane przez Wody Polskie i takie inwestycje w tym programie się oczywiście znajdują. Obecnie, jeżeli chodzi o żeglugę turystyczną, realizowanych jest sześć takich zadań – wymienię je. To jest kompleksowa przebudowa portu zlokalizowanego na lewym brzegu Narwi w obrębie Ostrołęka w ramach budowy drogi wodnej Pisz–Warszawa, która jest w trakcie uzyskiwania pozwolenia wodnoprawnego. Drugie to jest opracowanie dokumentacji i remont Śluzy Augustów na Kanale Augustowskim – tu jesteśmy w trakcie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Trzeci to kontynuacja zadania w postaci inwestycji na Wielkich Jeziorach Mazurskich – obecnie to zadanie nazywa się „Zielona Infrastruktura Wielkich Jezior Mazurskich – Komponent A, przebudowa nabrzeży, kanałów, jezior i rzek". Liczymy tu na środki z programu fundusze europejskie dla województwa warmińsko-mazurskiego i mamy bardzo dobrą współpracę w tym zakresie. Kolejne zadanie to „Zabezpieczenie osuwisk w awanporcie śluzy Czersko Polskie w Bydgoszczy" i ta inwestycja już trwa, niedługo się kończy i wtedy szlak zostanie uruchomiony. Obecnie z tego właśnie powodu szlak nie działa. To jest ostatnia śluza na Brdzie przy ujściu do Wisły. Następnie mamy inwestycję w postaci Kanału Ślesińskiego i tu staramy się uzyskać finansowanie ze środków funduszy europejskich dla województwa wielkopolskiego na lata 2021–2027. Przypomnę, że trwa jeszcze procedura oceny oddziaływania na środowisko w zakresie stopnia wodnego poniżej Włocławka, która ma także istotne znaczenie dla żeglugi, w tym dla żeglugi turystycznej. Obecnie jesteśmy w trakcie realizacji tejże procedury.

Natomiast na przyszłość, bo wymieniłem te zadania, które znajdują się w wykazie realizowanych inwestycji, jest przewidzianych 29 zadań i ich szacowany koszt wynosi ponad 8 mld zł, więc to też wskazuje na skalę inwestycji i potrzeb finansowych, których poszukujemy dla różnych zadań realizowanych przez Wody Polskie. Dziękuję bardzo, w razie potrzeby jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, wracamy do pana.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, do punktu drugiego. Szanowni państwo, na samym wstępie, rozpoczynając dyskusję nad tym punktem, chcę powiedzieć, że to przedsięwzięcie, jakim jest Wolińska Pętla Żeglarska, jest oddolną inicjatywą samorządową, której celem jest podniesienie atrakcyjności turystycznej szlaku żeglarskiego wokół wyspy Wolin.

Można więc powiedzieć, że MI nie jest bezpośrednim partnerem i wykonawcą tego projektu, dlatego że we wrześniu ubiegłego roku gminy Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Świnoujście, a także urząd morski – to jest oczywiście w naszej gestii – podpisały list intencyjny o realizacji wspólnego przedsięwzięcia, które polega na utworzeniu tej pętli żeglarsko-turystycznej. I w tym porozumieniu strony zadeklarowały działania, które mają mieć charakter wspólny na rzecz pozyskania środków finansowych z budżetu UE, z budżetu państwa czy budżetu poszczególnych uczestników przedsięwzięcia właśnie na działania związane z rozbudową czy budową infrastruktury portów i przystani, rozbudową infrastruktury dostępowej do portów czy stworzeniem jednolitego standardu usług żeglarskich. Według tego listu intencyjnego do zadań Urzędu Morskiego w Szczecinie mają należeć działania, które dotyczą zapewnienia odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej do poszczególnych portów i przystani, w tym m.in. pogłębienia torów wodnych czy zapewnienia oznakowania nawigacyjnego, bo to są działania, które stricte należą do kompetencji urzędu morskiego. Z naszych wstępnych szacunków wynika, że realizacja tych zadań po stronie urzędu wymaga nakładów na poziomie 120–140 mln zł. Chcę jednak podkreślić, że nie ustanowiono żadnego formalnego koordynatora czy lidera tej inicjatywy i nie rozpoczęto żadnych działań zmierzających do realizacji tego programu. Stąd na tym etapie można powiedzieć, że to samorządy z instytucją rządową, jaką jest urząd morski, podpisały list intencyjny, gdzie żadne środki finansowe na ten cel nie zostały zabezpieczone, nie zostało wskazane źródło, więc można powiedzieć, że jest to na razie w bardzo wstępnej fazie i koncepcji. Dlatego myślę, że głównie samorządy jako inicjatorzy tego przedsięwzięcia mogłyby przekazać bardziej szczegółowe informacje na ten temat.

Ja chcę państwu powiedzieć, że w naszym ministerstwie trwają prace dotyczące przygotowania programu wieloletniego, którego podstawowym celem jest zapewnienie utrzymania infrastruktury dostępowej od strony morza do portów i przystani morskich do roku 2030 – to jest wieloletni plan. Potrzeba ustanowienia tego programu wynika oczywiście z konieczności zapewnienia stabilności finansowania tych działań, które dotyczą zagwarantowania odpowiedniej jakości infrastruktury dostępowej, tak żeby uniknąć tzw. jednorocznego budżetowania środków publicznych, które są przeznaczane na utrzymanie dróg wodnych. Szacowane koszty, o których mówimy w perspektywie do 2030 r., to jest około 650 mln zł, oczywiście z perspektywy wszystkich portów, więc w programie mogą być przewidziane prace utrzymaniowe, które obejmują tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami, instalacjami, falochronami, stałym oznakowaniem nawigacyjnym, kotwicowiskami itd., itd., więc to jest w ramach takiego konkretnego przedsięwzięcia.

Zatem z naszego punktu widzenia, kiedy przejęliśmy odpowiedzialność za funkcjonowanie MI, nie było żadnych wskazanych programów, zabezpieczonych pieniędzy, które mogłyby pozwolić na realizację tego przedsięwzięcia, dlatego to jest na razie tylko w gestii podpisanego do tej pory listu intencyjnego. Myślę, że samorządy jako te, które są inicjatorami tego przedsięwzięcia, mogłyby przekazać szczegółowe informacje na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Jak rozumiem pana wypowiedź, jest kwestia przygotowania pewnych inwestycji, przedstawienia planu i wtedy możliwości wsparcia i przekazania środków rządowych pan nie wyklucza?

W zeszłym roku zakończyliśmy prace na Wielkich Jeziorach Mazurskich, które kosztowały ponad 150 mln zł, i wydaje mi się, że to jest naturalne, że te najbardziej atrakcyjne szlaki wodne mają też wsparcie ze strony budżetu państwa przy realizacji takich inwestycji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak jak zadeklarowałem, z punktu widzenia funkcjonowania urzędu morskiego to są działania, które mogą być realizowane.

Kiedy powstawał Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, to środki finansowe pochodziły z funduszy unijnych i realizowane było to na poziomie samorządowym. Tak jak wskazano w liście intencyjnym, samorządy zobowiązały się do pozyskania środków finansowych na realizację tego przedsięwzięcia, więc jeśli chodzi o podział kompetencji, to my jako MI, odpowiedzialni za urząd morski, deklarujemy jasno, że działania, które mają dotyczyć wprost infrastruktury dostępowej, są przez nas prowadzone w kontekście przygotowywania wieloletniego programu związanego z utrzymaniem tej infrastruktury. Natomiast co do szczegółów, jeśli chodzi o konkretne działania, bezpośrednio konkretnych gmin, to myślę, że przedstawiciele samorządów przekażą więcej informacji, dlatego że to co my posiadamy, to jest jedynie kopia listu intencyjnego w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Zanim otworzę dyskusję, pozwolicie państwo, że przekażę głos pani burmistrz Wolina pani Grzybowskiej, żeby przedstawiła, jak to wygląda z państwa strony, a następnie rozpoczniemy dyskusję.

Burmistrz Wolina Ewa Grzybowska:

Szanowni państwo, oczywiście sam list intencyjny jest… Słychać mnie? Dziękuję. Szanowni państwo, rzeczywiście to jest początek naszych wielu spotkań w gronie samorządów.

Wypracowaliśmy oczywiście zakres potrzeb i określiliśmy je we współpracy z urzędem morskim, jakie to potrzeby, jeżeli chodzi o poprawę infrastruktury służącej rozwojowi żeglarstwa. Określiliśmy, jakie mamy potrzeby, które tory dojścia powinny zostać pogłębione, natomiast chcę powiedzieć, że teraz jesteśmy na etapie określania lidera tego przedsięwzięcia. To jest bardzo świeży dokument, bo dosłownie z końcówki zeszłego roku, ale uznaliśmy, że skoro Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, który jest wzorem do naśladowania, powiódł się, było dofinansowanie, poszczególne samorządy starały się tu o dofinansowanie w ramach różnych funduszy, to upatrujemy w tym przedsięwzięciu możliwości kontynuacji projektu, jakim jest Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Widzimy naprawdę ogromną potrzebę uruchomienia pewnych odcinków nawet na samej Cieśninie Dziwna – mówimy tu o prawie 15-kilometrowym odcinku pogłębienia toru i to jest tor podejściowy od strony Zalewu Szczecińskiego, od obrotowego mostu drogowego aż po Lubin. Także absolutnie istnieje potrzeba uruchomienia obszarów, które są położone na terenie naszych gmin, a do których tak naprawdę od strony wody nie ma dostępu.

Widzimy możliwość bardzo ścisłej współpracy z Zachodniopomorskim Szlakiem Żeglarskim, ale liczymy tu bardzo na współpracę z urzędem morskim. Tak jak pan minister zechciał wspomnieć, urząd morski, jeśli podejmie z nami współpracę, ze wszystkimi samorządami zaangażowanymi w ten projekt, to będzie mógł rzeczywiście realizować te obszary, które są związane z pogłębianiem torów dojścia do poszczególnych infrastruktur zlokalizowanych już na lądzie albo tych planowanych w budowie. Chcę powiedzieć, że niektóre z tych projektów, jeżeli chodzi o infrastrukturę lądową, są już zakończone, inne są dopiero rozpoczęte, jeżeli mówimy o infrastrukturze na lądzie, ale absolutnie upatrujemy w tym możliwości kontynuacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Stąd też obecność tutaj prezesa stowarzyszenia pana Zbigniewa Jagniątkowskiego.

My od wielu lat należymy do tego stowarzyszenia i liczymy na to, tak jak wcześniej pan minister zechciał wspomnieć, że turystyka to rozwój. Gmina Wolin i inne gminy rzeczywiście żyją z turystyki i bardzo chcielibyśmy, również ja jako reprezentantka gminy Wolin, aby turystyka mogła być wiodącą, jeżeli chodzi o rozwój naszej gminy. My nie mamy parków przemysłowych, nie mamy przemysłu i tylko turystyka może być szansą dla wielu gmin, w tym także dla gminy Wolin, i szansą na dalszy rozwój turystyki w Międzyzdrojach, Świnoujściu. Każdy z sygnatariuszy określił swoje potrzeby, określił, jakie winien poczynić kroki, aby poprawić istniejącą infrastrukturę albo wybudować nową. I oczywiście, że to leży po stronie samorządów, abyśmy aplikowali o środki w tej części infrastrukturalnej, natomiast bez współpracy z urzędem morskim nie będzie możliwe,

aby tereny, gdzie nie ma dojścia, były uruchomione, aby była możliwość ich zabudowy bądź poprawy infrastruktury.

Głos poza mikrofonem:

Jakiej długości…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ale ja udzielam głosu. Dziękuję, pani burmistrz. Szanowni państwo, otwieram dyskusję i z uwagi na to, że o 13.30 mamy głosowania… Widziałem, że pan poseł Głowski już się zgłaszał. Kto jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie udzieliłem jeszcze panu głosu, pytam, kto jeszcze chciałby zabrać głos. Na razie nie, dobrze. To zacznie pan Piotr Głowski, bardzo proszę.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry państwu, po pierwsze, podziękowania dla pana ministra za zauważenie E70, która w rozmowach o transporcie bardzo często pozostaje na uboczu tej głównej dyskusji, a na pewno, jeżeli chodzi o turystykę, to jest to niezwykle ciekawy akwen, który coraz bardziej się rozwija. I tutaj dla pani burmistrz być może dobry kontakt, bo Wielka Pętla Wielkopolski, która przed wielu laty powstała, a część E70, czyli Noteć i Warta jest jej fragmentem, miała chyba najlepszego możliwego koordynatora, czyli marszałka. Urząd marszałkowski przejął na siebie obowiązki związane z koordynacją, a jednocześnie jako posiadający środki, m.in. unijne. W poprzednim rozdaniu wiele różnych projektów udało się zrealizować sieciowo, bo po pierwsze, lider jest potrzebny, a po drugie, potrzebne są pieniądze, więc ten element warto wziąć pod uwagę organizacyjnie.

Drugi element. Zapraszam panią i państwa do współpracy z podkomisją ds. żeglugi śródlądowej na stałe, jesteśmy otwarci właśnie na takie projekty i na wspierania rozwoju nastawieni.

Po trzecie, do pana ministra prośba, bo uczestniczymy w tych spotkaniach i jeżeli będzie to spotkanie czerwcowe, to żeby podkomisję, jej członków również zaprosić na ten moment, bo wiele już się wydarzyło do tej pory na tej trasie. I to dzięki właśnie aktywności marszałków oraz oczywiście wszystkich samorządowców – wójtów, burmistrzów, prezydentów, starostów – ale bez tych głównych koordynatorów, którzy również posiadają pieniądze, nie tylko własne, ale do dyspozycji unijnej, i mogą zrobić z tego zrobić program priorytetowy, udało się chociażby wiele przystani na tym terenie zbudować.

I kolejny dobry przykład to oczywiście Wielka Pętla Żuławska; tam też marszałek bardzo mocno się włączał. Także zapraszam do współpracy i życzę państwu determinacji oraz długofalowego myślenia, bo to są projekty trudne, wymagające wielu lat pracy, przygotowań, ale skutki są z reguły fascynujące. Dziękuję bardzo.

Burmistrz Wolina Ewa Grzybowska:

Panie pośle, jeśli mogę. Absolutnie się zgadzam i absolutnie nie wyobrażamy sobie braku współpracy z marszałkiem. Wspominałam tylko o aplikowaniu o środki na infrastrukturę na lądzie i na pewno będziemy się starali korzystać z takich środków, natomiast powstawanie infrastruktury, do której nie będzie dojścia… jakby nie ma tego, nie ma tej kompatybilności, dlatego liczymy tu bardzo na wsparcie i na współpracę z urzędem morskim. I to jest dla nas bardzo istotne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Bogucki, proszę.

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ja bym chciał usłyszeć od pana ministra, bo jesteśmy z Pomorza Zachodniego – i pan minister, i państwo samorządowcy, i przedstawiciele inicjatywy lokalnej, i moja skromna osoba, koledzy – krótko mówiąc, czy urząd morski – to jest jakby podstawowe pytanie – włączy się w ten projekt?

Ja rozumiem, że szukanie środków i pieniędzy jest w dużej mierze po stronie samorządu, chociaż nie tylko, ale mam pytanie, jakie jest stanowisko wojewody zachodniopomorskiego w tym zakresie? Czy pan minister prowadzi w tym zakresie rozmowy? Jakie jest stanowisko nowego już, ale starego także marszałka województwa zachodniopomor-

skiego? I czy będzie – tu nie ma żadnej złośliwości, żeby była jasność, panie ministrze – tylko myślę, że chodzi o to, czy będzie konkretna odpowiedź z pana strony jako wiodącej osoby ze strony ministerstwa, czy będzie wsparcie dla tego projektu? Czy będzie na przykład wyznaczona osoba, osoby, zespół, który będzie z samorządami na ten temat rozmawiać, nie upolityczniając tego absolutnie, ale żeby ten projekt – krótko mówiąc – pociągnąć?

Bo ja, wsłuchując się w pana wystąpienie, nie wiem, czy urząd morski będzie się włączał, czy nie będzie się włączał. Czy samorządy będą pozostawione same sobie i jak sobie zorganizują środki zewnętrzne, na przykład środki unijne, to dobrze, a jak sobie nie zorganizują, to trudno? Czy ze strony resortu będzie wsparcie, czy go nie będzie? Proste pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, oczywiście zgadzam się z tym, że tu nie ma mowy o jakimkolwiek upolitycznianiu tej inicjatywy.

To nie ja podpisywałem ten list intencyjny w środku kampanii wyborczej, nie gwarantując żadnego finansowania na realizację tego projektu. Ja po prostu przychodząc do ministerstwa, otrzymałem list intencyjny, za którym nie idą żadne konkretne działania zabezpieczające środki finansowe na realizację tych inwestycji. Ale z racji tego, że urząd morski jest urzędem odpowiedzialnym za realizację działań, które dotyczą zapewnienia infrastruktury dostępowej, mogę zapewnić: tak, urząd jako instytucja państwowa będzie partnerem dla samorządów w realizacji wszystkich inwestycji, które będą służyć rozwojowi turystyki w naszym regionie. I tutaj nie ma żadnych wątpliwości co do zamiarów przy realizacji tej inwestycji. Jest list intencyjny podpisany, są wskazane konkretne obszary działań, odpowiedzialności w tym zakresie i urząd morski zgodnie ze swoimi kompetencjami będzie się wywiązywał z realizacji obowiązków, które są na niego nałożone. Natomiast podkreślę jeszcze raz: z punktu widzenia zaawansowania tego projektu on jest w bardzo wczesnej fazie.

Obiektywnie patrząc, trzeba przede wszystkim ten plan skonkretyzować, zapewniając finansowanie dla tych przystani, które znajdują się na terenach samorządów odpowiedzialnych bezpośrednio za ich realizację. A urząd morski jako ten, który odpowiada za infrastrukturę dostępową chociażby w obszarze wyspy Wolin, będzie oczywiście racjonalnym partnerem, odpowiedzialnym za działania, które są na niego nałożone i ja tu nie mam żadnych wątpliwości co do tego. Ale też chciałbym, żebyście państwo zrozumieli, żeby to nie było tak, że na MI zostanie przekazana cała odpowiedzialność za realizację projektów, która to część należy do samorządów. Chcę jednak jasno zadeklarować, że urząd morski jako instytucja, która odpowiada za realizację tych działań właśnie w kontekście torów podejściowych, będzie się ze swoich zadań wywiązywać i jest partnerem do realizacji projektów, które będą służyć rozwojowi turystyki nie tylko w województwie zachodniopomorskim, ale na całym wybrzeżu – zarówno Urząd Morski w Szczecinie, jak i Urząd Morski w Gdyni. Stąd też zapewniam pełne wsparcie w poczuciu odpowiedzialności za rozwój ważnych dla naszego regionu inicjatyw, natomiast kwestie uszczegóławiania tych konkretów to działania, które muszą być po stronie samorządów – tak to wygląda.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja nie chciałbym jakby wyłamać się z takiej narracji koncyliacyjnej, w jakiej – jak widzę – dyskusja się toczy, i dość mało konkretnie, natomiast troszeczkę jestem zaniepokojony tym, że pan minister cały czas podkreśla, że jest oddolna decyzja, oddolna inicjatywa. Ale w tej inicjatywie było wyraźnie powiedziane, że środki finansowe będą pochodziły z UE. Ponieważ Polska otrzymał z KPO potężne środki unijne, to pan minister powinien teraz jasno zadeklarować, czy środki z UE dla województwa zachod-

niopomorskiego, fundusze europejskie dla województwa zachodniopomorskiego będą włączone właśnie w ten aspekt budowy czy też kończenia Wolińskiej Pętli Żeglarskiej.

UE daje priorytet żeglugi śródlądowej jako atrakcji, jako walor krajobrazowy, turystyczny itd., więc to się wpisuje i jest kompatybilne w aspekcie działań prounijnych i też pewnej kwestii takiej, że trzeba pamiętać, że Wolin to jest polska wyspa i to jest też miejsce, od którego praktycznie zaczyna się Polska. Dlatego powinno zależeć nam wszystkim, żeby ta oddolna inicjatywa czterech miast konkretyzowała się. Stąd było pytanie mojego poprzednika w kwestii konkretnej, bo pan minister powiedział o 120–140 mln zł – uważam, że pozyskanie tych środków z UE to jest jakby konkretna kwestia i decyzja, którą można podjąć dość szybko. Namawiałbym więc, prosiłbym, apelował również przede wszystkim, żeby spojrzeć na to jako na inwestycję krajową. To oczywiście jest oddolna inicjatywa, ale bardzo potrzebna dla naszego państwa, dla kraju. I to jest jedna kwestia, jeżeli chodzi o Wolińską Pętlę Żeglarską.

Mam jeszcze pytanie dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej, ale też żeglugi śródlądowej. Jest taki zespół roboczy polsko-niemiecki ds. bezpieczeństwa ruchu żeglugowego na wodach granicznych od Odry Zachodniej i Nysy Łużyckiej. Raz w roku spotyka się ta grupa robocza, raz w Niemczech, raz w Polsce. Czy pan uczestniczył już w takim spotkaniu? Czy będzie takie spotkanie? Czy to jest kontynuowane? I druga rzecz. Jest kodeks graniczny Schengen w aspekcie swobodnego poruszania po wodach w żegludze śródlądowej Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Czech, Słowacji, Litwy. Czy ta swoboda jest w jakiś sposób kontrolowana? Czy mamy w tej kwestii jakieś rozeznanie i konkrety? Może tylko tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie ministrze. Ja naprawdę widzę, że pan się zgłasza, ale udzielam głosu po kolei. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeśli chodzi o kwestie dotyczącej drugiej części wypowiedzi pana posła, to szczegółowych informacji w sprawie zespołów udzielimy na piśmie, bo ja w tym nie biorę udziału, tylko urzędnicy odpowiedzialni za nadzór nad tymi działaniami.

Pan poseł odwołał się do środków unijnych, zresztą nie tylko pan poseł, bo jak popatrzy się na deklaracje poprzedniego rządu w kontekście zapewnienia środków unijnych, to ja też mogę zacytować ówczesnego pana wiceministra, który mówił, że koszt utworzenia Wolińskiej Pętli Żeglarskiej to prawie 300 mln zł i środki na realizację tej inwestycji pochodzić mają z funduszy europejskich. Panie pośle, to jest oczywiste, że samorządy jako odpowiedzialne za swoją własność, za infrastrukturę będą się do takich programów zgłaszać, to jest oczywiste. Natomiast w kontekście wynegocjowanego i uruchomionego Krajowego Planu Odbudowy chcę panu posłowi przypomnieć, że to poprzedni rząd, pana rząd wynegocjował zadania, które mają się w KPO znaleźć, i chcę panu powiedzieć, że Wolińskiej Pętli Żeglarskiej tam po prostu nie ma. Nie ma tam żadnych działań związanych z realizacją tej inwestycji. Chcę jeszcze raz tylko podkreślić, w poczuciu odpowiedzialności i uczciwego przedstawienia tego projektu – to jest dopiero początek i to, co zostanie wypracowane przez samorządy w kontekście chociażby przedstawienia szczegółów inwestycji, będzie mogło dopiero później być wpisywane do programu. Nawet jak były podejmowane działania dotyczące aktualizacji KPO, to doskonale zdawaliśmy sobie sprawę, że mogą być tam wpisane tylko te projekty, których zakończenie jest gwarantowane i możliwe do połowy 2026 r. I takie próby chociażby w kontekście rozbudowy portów serwisowych, modernizacji falochronów podjęliśmy, dlatego że są gotowe dokumenty przygotowane przez urząd morski chociażby, żeby się starać o te pieniądze. I teraz jest to na etapie analizy i weryfikacji przez Komisję Europejską. Natomiast projekt, o którym rozmawiamy jest w początkowej fazie, więc my jako ci, którzy nadzorują Urząd Morski w Szczecinie, który jest odpowiedzialny za elementy dotyczące torów podejściowych czy infrastruktury dostępowej, jesteśmy gotowi do tej współpracy.

Ja mogę zadeklarować, że oczywiście urząd morski zostanie poproszony o to, aby przeprowadzić robocze spotkanie z samorządami, tak aby samorządy mogły wskazać, kto jest liderem tego projektu, aby realizować to przedsięwzięcie. Bo rzeczywiście,

jeżeli ma to być przedsięwzięcie, które osiągnie sukces, to potrzebny jest lider tego projektu, tak jak było w przypadku chociażby Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. To pozwoliło na realizację świetnej inicjatywy, która cieszy się dużym zainteresowaniem wśród żeglarzy i pozwoliła na znaczące inwestycje właśnie w kontekście turystyki i rozwoju żeglugi śródlądowej. Pozwólcie więc państwo, że po przedstawieniu informacji przez przedstawicieli samorządów przejdziemy do kolejnych działań szczegółowych, już bardziej na roboczo, z przedstawicielami urzędu morskiego i samorządów, tak aby podejmować kolejne konkretne kroki, bo od podpisania tego listu intencyjnego potrzebne są kolejne działania, by ten projekt nabrał realnych kształtów. A zapewnienie jego finansowania jest kluczowe, więc uważam, że niezbędne będzie też włączenie w to przedstawicieli samorządu chociażby województwa, by na ten temat rozmawiać i znaleźć możliwość rozwiązania w kontekście finansowania poszczególnych inwestycji na terenie wszystkich gmin, które podpisały ten list intencyjny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wydaje mi się, panie ministrze, że to jest jasne, że nie mogło to być wpisane do KPO z uwagi na studium tego projektu. Ale fundusze europejskie, jak pan na końcu zauważył, to nie jest tylko KPO. KPO to jest coś nadprogramowego jakby, jest szereg innych funduszy, na których przez te 20 lat Polska się opierała, jeżeli chodzi o pozyskiwanie środków.

Proszę, bardzo proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Związku Portów i Przystani Jachtowych Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, członek zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego Zbigniew Jagniątkowski:

Zbigniew Jagniątkowski, prezes Związku Portów i Przystani Jachtowych Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, członek zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego. Wspomniany przed chwilą i omawiany Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – chciałbym państwu przybliżyć, o co chodzi w Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, bo wydaje mi się, że nie wszyscy to dobrze kojarzą.

Proszę państwa, w roku 2010 samorząd województwa pod kierownictwem marszałka Olgierda Geblewicza podjął uchwałę, inicjatywę o inwestycji w programie rozwoju infrastruktury sieci portów i przystani żeglarskich na terenie województwa zachodniopomorskiego w akwenach rzeki Odry, jeziora dąbskiego, Zalewu Szczecińskiego i Morza Bałtyckiego. I ten projekt to jest początek Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, który już 14 lat egzystuje na naszym obszarze. Szlak liczy sobie 320 km. W skład szlaku żeglarskiego, mówiąc kolokwialnie, wchodzi 40 portów i przystani jachtowych wybudowanych siłami samorządów, organizacji pozarządowych i województwa zachodniopomorskiego. Województwo zachodniopomorskie jest bardzo aktywne we wspieraniu tego rodzaju turystyki żeglarskiej, bo Zachodniopomorski Szlak Żeglarski jest sztandarowym projektem turystycznym tego województwa. My na terenie województwa zachodniopomorskiego mamy, jak wspomniałem, rzekę, jezioro, Zalew Szczeciński, którego powierzchnia wynosi 680 km^2 i jest półtora razy większa niż powierzchnia wszystkich jezior mazurskich razem wziętych. Dlatego też nasz szlak – nie bardzo jeszcze z pozycji Warszawy widziany i z tego powodu trochę nam smutno, ale będziemy się starali, żeby go jeszcze mocniej promować i mocniej do państwa dochodzić – pętla, o której tutaj jest mowa, czyli pętla wolińska jest integralną częścią Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego i oczywiście, tak jak pan minister Marchewka był uprzejmy wspomnieć, pieniądze pozyskiwane przez samorządy pochodziły z funduszy unijnych, środków własnych lub kredytów bankowych również. Niemniej jednak w Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim została mała nitka do zrobienia właśnie przez urząd morski i tam jest trasa do Wolina, czyli tor wodny do Wolina na Zalewie Szczecińskim, który prowadzi na rzekę Dziwną – dlatego Dziwna, bo raz płynie w jedną stronę, raz w drugą stronę – i ten tor wymaga pogłębienia. Wymaga pogłębienia również rzeka Dziwna, która łączy Wolin z Kamieniem Pomorskim, i dojście do mariny i Kamienia Pomorskiego również wymaga prac melioracyjnych i pogłębiarskich.

Ja chciałem tylko zwrócić uwagę, że Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, akweny, o których mówimy, to nie są śródlądowe wody, tylko to są morskie wody wewnętrzne i one wszystkie podlegają jakby jurysdykcji urzędu morskiego, jeżeli chodzi o sprawy

administracyjne. Także Zachodniopomorski Szlak Żeglarski i jego część, pętla wolińska, mam nadzieję, że przy współpracy z MI oczywiście ze środków samorządów i dostępnych kieszeni finansowania z funduszy unijnych będą zrealizowane. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. I proszę nas informować oczywiście, czy te postępy będą, czy ich nie będzie. Proszę Komisję informować. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. I proszę się przedstawić.

Wiceprezes Polskiego Związku Żeglarskiego ds. żeglarstwa amatorskiego Jarosław Bazylko:

Dzień dobry, nazywam się Jarosław Bazylko, jestem wiceprezesem Polskiego Związku Żeglarskiego ds. sportu amatorskiego. Sport amatorski – jest to taka część, która może nie jest olimpijska, natomiast jest potężna. I mówimy o sporcie, żeby była jasność, aczkolwiek siłą rzeczy sięgamy także w turystykę, ponieważ naszym zapleczem są rodzice. To jest drogi sport, wysłanie dziecka do klubu żeglarskiego – ja współczuję wszystkim tatusiom i mamom, którzy to robią, a z drugiej strony to kształtuje naprawdę wspaniałych ludzi. Dzieciak, który sam zostaje na jachcie, a bardzo szybko zostaje sam, ten trener 30 m dalej naprawdę nic nie robi, schodzi z wody już innym człowiekiem, jeśli da radę oczywiście. Ale chciałem o czym innym.

Turystyka wodna zazębia się w jakiś sposób z tym, co my robimy. Współpracujemy blisko z PTTK, który na pewno ma większe kompetencje. Niestety kolega z PTTK stracił głos wczoraj wieczorem i dlatego mnie przysłał, mówiąc, o czym chciałby powiedzieć. Jedna ogólna może kwestia, którą tutaj już kolega… przepraszam, pan minister poruszał. Turystyka wodna będzie się rozwijać, czy my będziemy coś robić, czy nie będziemy, ponieważ ludzie uwielbiają wodę, natomiast nie będzie się rozwijać bez wody. Myślę, że jest potrzebna absolutna zmiana myślenia, która zmieni totalnie naszą filozofię, wyrażona oczywiście przez jakieś programy, które nie będę mówił, kto ma stworzyć, bo to może nie moja kompetencja. W tej chwili, przepraszam, ale wydaje mi się, że w Polsce w większości realizowana jest filozofia, że wszystkie cieki i rzeki widziane są jako rynny, które mają odprowadzić jak najszybciej wodę do Bałtyku. Nic więc dziwnego, że wysychamy. Jeśli do tego dołożymy zmiany klimatyczne, to jest to jakiś katastrofalny pomysł. Musimy odwrócić myślenie, tak żeby woda została. Delikatnie tu było wspomniane, że międzynarodowa droga wodna czasami ma miejsca nie do przejścia – do przejścia, po kolana jest. Zważywszy na to, że nasi przyjaciele zza zachodniej granicy, dla których ta droga mogłaby być świetnym turystycznym pomysłem płynięcia właśnie do Kłajpedy, są niestety przyzwyczajeni raczej do wygód i pływają houseboatami, ale te houseboaty za cholerę tam nie przejdą. Kajaki tak. Więc ten wspomniany delikatnie problem niestety istnieje i jest coraz większy. Pętla Wielkopolska w tej chwili jest dostępna tylko dla jachtów mających maksymalnie 15–20 cm zanurzenia, jeśli chcą zrobić całą pętlę. To już naprawdę zaczynają być tylko kajaki, ewentualnie małe łódki, a pamiętam jeszcze, jak szły normalne jachty 7–8-metrowe bez problemu. Te zmiany są ogromne.

Już nie opowiadając dalej o szczegółach, na których się do końca nie znam, bo to są wielkie rzeczy, przekraczające moje kompetencje – pan był łaskawy podać nam liczbę wszystkich przystani dużych, małych. Liczba jest piękna, ale myślę, że ograniczeniem znowuż umiędzynarodowienia naszej turystyki, jeśli chcemy mieć z tego pieniądze, a 5% PKB to, jak rozumiem, turystyka finansuje wszystkie wydatki na wojsko, jest jedna rzecz: fajnie byłoby obok poznać cyfrę, ile z tych przystani ma instalację do odbioru nieczystości. Nawet na Wielkich Jeziorach Mazurskich są to pojedyncze przystanie. Oczywiście ludzie mają pełnię inicjatywy i dają sobie z tym radę, tylko potem ciężko po lesie się chodzi przy brzegu. Dla naszych zachodnich partnerów są to rzeczy nie do przyjęcia, więc tutaj raczej trzeba byłoby myśleć, jak wymóc na tych, którzy budują i inwestują w takie rzeczy, żeby jednak takie ogólnodostępne instalacje były, a nie tylko na przykład instalacje dostępne dla własnej floty czarterowej, jak czasem bywa.

Bardzo się cieszę z deklaracji, że nareszcie wchodzi cyfrowa opłata za śluzy, choć przyznam się szczerze, że jeszcze w zeszłym roku dostawałem informację, że jest po bożemu, z karteczką i papierem się biega po 7,50 zł, więc jeśli to rzeczywiście jest na poważnie

i to będzie się rozrastało, to bardzo dziękujemy, bo to była duża, a bardzo głupia przeszkoda w rozwoju turystyki.

I jeszcze jeden drobiazg. Nie wiemy, do kogo się zwracać, zwracamy się do Wód Polskich, czy można byłoby zmienić oznakowanie na mostach, pokazujące wysokość prześwitu pod mostem. W tej chwili, nie wiedzieć czemu, podane tam wielkości są mierzone do dna i może dla łodzi podwodnej to jest fajne, ale dla żeglarza ważna jest wysokość do powierzchni wody. Cyferka jest podana, a ja muszę wiedzieć dokładnie, jaka jest w tym momencie wysokość lustra wody, gdzieś skądś to wytrzepać, odjąć sobie i dopiero wiem, jak płynę. Drobiazg, ale nie możemy się z nikim dogadać, żeby to zrobić. Tyle chciałbym powiedzieć, dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję i przy okazji zachęcam pana do zapoznania się z zapisem naszego posiedzenia Komisji z poprzedniego posiedzenia Sejmu, które dotyczyło użeglowienia Odry. Tam na część pytań, które pan zadał, odpowiadaliśmy w szerszym zakresie i to może być dla pana, jak myślę, ciekawe. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSiT Piotr Borys:

Chciałem się tylko wypowiedzieć o tym aspekcie, o którym pan wspomniał, bo to jest klasycznie ten sam problem, który mamy w schroniskach.

Szanowni państwo, PTTK jest właścicielem schronisk, zarządza kilkudziesięcioma wspaniałymi obiektami, które są naszym dziedzictwem, i największy problem, proszę sobie wyobrazić, polega na tym, jak odprowadzić ścieki ze schronisk. I teraz mówię to poprzez analogię, jeżeli chodzi o kwestię przystani i tego, w jaki sposób zadbać o wywóz nieczystości. Ja bym prosił tylko o przybliżoną liczbę potrzeb, bo musimy tym problemem się zająć systemowo, znaleźć środki jako pewien element priorytetu, bo to jest i w interesie turystów, i rozwijania turystyki, ekologii oraz szeregu innych elementów. Prosiłbym więc, żebyśmy mogli o tym porozmawiać, dlatego że jest to coś podstawowego i nie wykluczałbym, że należałoby rozważyć pomysł sięgnięcia po środki publiczne, po to, aby te sprawy sukcesywnie załatwiać. Podkreślam raz jeszcze: ten sam problem jest w większości schronisk, gdzie budowanie nitki kilkukilometrowej w dół, schowanej, z częścią grawitacyjną odprowadzenia jest tym samym analogicznym problemem co w przypadku przystani. Ale bym prosił o szczegółowe informacje co do potrzeb, żebyśmy mogli zastanowić się nad tym, jak i gdzie znaleźć na to środki finansowe. Dziękuję.

Szanowni państwo, skoro nie ma już więcej głosów, a zbliżamy się też już do terminu, godziny głosowań, to ja państwu bardzo dziękuję za dzisiejsze posiedzenie, które zamykam. Kłaniam się.